DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

17 maja | Nr. 11. | Rok 1932.

T R E Ś Ć:

SPRAWY RUCHOWE.

87.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 22 kwietnia 1932 r. Nr. R. T. III. 85/92 w sprawie wprowadzenia nowych przepisów co do zawierania umów bocznicowych.

Z dniem 1 czerwca 1932 r. otrzymują moc obowiązującą na całej sieci P. K. P.:

1) nowy wzór umowy bocznicowej (załącznik Nr. 1),
2) ogólne warunki utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych (załącznik Nr. 2),
3) wzór rejestru bocznic prywatnych (załącznik Nr. 3).

Z tym dniem tracą moc obowiązującą następujące rozporządzenia:

a) Nr. III/727/26 z dnia 26/II-26 r., ogłoszone pod pozycją 7 w Dz. Urz. M. K. Nr. 3/1926 r.,
b) Nr. V/3020/16/27 z dnia 7/IV-27 r., ogłoszone pod pozycją 22 w Dz. Urz. M. K. Nr 3/1927 r.,
c) Nr. V/11894/19a/27 z dnia 5.I-28 r., ogłoszone pod pozycją 7 w Dz. Urz. M. K. Nr. 1/1928 r.,
d) Nr. I/0436/5/29 z dnia 5/XII-28 r., ogłoszone pod pozycją 222 w Dz. Urz. M. K. Nr. 28/1929 r.,
e) Nr. IV/5/2068/30 z dnia 27/V-30 r., ogłoszone pod pozycją 132 w Dz. Urz. M. K. Nr. 16/1930 r.,
f) Nr. IV/5644/30 z dnia 1/XII-30 r., ogłoszone pod pozycją 231 w Dz. Urz. M. K. Nr. 29/1930 r.

Załącznik Nr. 1.

Wzór.

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE
Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych
w . . . .

Umowa bocznicowa.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w .... zwana w niniejszej umowie i w załączonych do niej „Ogólnych warunkach utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych" „Dyrekcją, z jednej strony i ....

zamieszkał y/a

.... w .... przy ulicy ....

mając y/a siedzibę

pod Nr. .... zwan y/a w niniejszej umowie i w załączonych do niej „Ogólnych warunkach utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych" „Posiadaczem bocznicy", z drugiej strony, zawarli umowę treści następującej

§ 1.

Przedmiot umowy.

Dyrekcja obowiązuje się podstawiać wagony na bocznicę kolejową, prowadzącą od stacji/szlaku ....

.... do .... ,

jakoteż zabierać wagony z tejże bocznicy na warunkach niniejszej umowy i dołączonych do niej a stanowiących nierozłączną z nią całość, „Ogólnych warunkach utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych", podpisanych przez obie strony.

Bocznica otrzymuje skróconą nazwę ....

....

Wymieniona bocznica, oznaczona na załączonym do niniejszej umowy i podpisanym przez obie strony planie sytuacyjnym, łączy się z torami stacji / szlaku ....

.... bezpośrednio / za pośrednictwem bocznicy

....

Ogólną długość torów bocznicy zaokrągla się do .... mtr. bież.

Na bocznicy tej znajduje się:

rozjazdów	zwyczajnych	....	sztuk na podkładach drewnianych
		....	„ na podkładach żelaznych
	angielskich	....	„ na podkładach drewnianych
		....	„ na podkładach żelaznych

kozłów oporowych .... sztuk
zapór .... „
obrotnic .... „
semaforów .... „
innych urządzeń (wymienić) ....

....

§ 2.

Grunty, zajęte pod bocznicę.

Odmiana A.

Bocznica na całej długości znajduje się na gruncie kolejowym i zajmuje powierzchnię .... metrów kwadratowych.

Odmiana B.

Tory bocznicowe długości .... metr. bież. oraz

rozjazdy	zwyczajne	....	sztuk na podkładach drewnianych
		....	„ na podkładach żelaznych
	angielskie	....	„ na podkładach drewnianych
		....	„ na podkładach żelaznych

kozły oporowe .... sztuk
zapory .... „
obrotnice .... „
semafory .... „
inne urządzenia (wymienić) ....
znajdują się na gruncie kolejowym i zajmują powierzchnię .... metrów kwadratowych.

Pozostałe tory i urządzenia bocznicowe znajdują się na gruntach ....

....

W razie potrzeby do A lub do B.

Prócz tego zajętych jest .... metrów kwadratowych gruntu kolejowego pod:

....

(wyszczególnić budowle i urządzenia)

stanowiąca^y^/_e_ własność posiadacza bocznicy / Skarbu Państwa.

Odmiana C.

Bocznica odgałęzia się od bocznicy ....

....

i znajduje się na całej długości na gruntach ....

....

§ 3.

Materjały budowy.

Bocznica wybudowana została w roku

Wszystkie / Część materjał(y/ów) żelazn(e/ych) nawierzchni użyt(e/ych) do budowy bocznicy, mianowicie:

szyny typu .... wagi .... kg
złączki wagi .... „

rozjazdy	zwyczajne	....	sztuk na podkładach drewnianych
		....	„ na podkładach żelaznych
	angielskie	....	„ na podkładach drewnianych
		....	„ na podkładach żelaznych

stanowią własność posiadacza bocznicy.

Wszystkie / Reszta materjał(y/ów) żelazn(e/ych) nawierzchni, mianowicie:

szyny typu .... wagi .... kg
złączki wagi .... „

rozjazdy	zwyczajne	....	sztuk na podkładach drewnianych
		....	„ na podkładach żelaźnych
	angielskie	....	„ na podkładach drewnianych
		....	„ na podkładach żelaznych

....

....

są najęte przez posiadacza bocznicy od Dyrekcji.

Za najem wyszczególnionych powyżej materjałów, stanowiących własność przedsiębiorstwa „P. K. P.", posiadacz bocznicy obowiązany jest uiszczać Dyrekcji czynsz zgodnie z postanowieniami § 9 niniejszej umowy.

Z liczby wyszczególnionych wyżej materjałów, stanowiących własność przedsiębiorstwa „P. K. P." . ...

(wyszczególnić)

ułożone są na gruntach ...

...

Dalsze postanowienia, obowiązujące posiadacza bocznicy z tytułu najmu materjałów żelaznych nawierzchni, zawarte są w § 7 dołączonych do umowy „Ogólnych warunków utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych".

§ 4.

Stosunek własności.

Odmiana A.

Bocznica na całej długości stanowi własność przedsiębiorstwa „P. K. P." z wyjątkiem ...

...

(wyszczególnić żelazne materjały nawierzchni)

Odmiana B.

Część bocznicy, położona na gruncie kolejowym, stanowi własność przedsiębiorstwa „P. K. P." z wyjątkiem ...

...

(wyszczególnić żelazne materjały nawierzchni)

...

...

Pozostała część bocznicy z wyjątkiem materjałów żelaznych nawierzchni:

rozjazdów	zwyczajnych	... sztuk na podkładach drewnianych
		... „ na podkładach żelaznych
	angielskich	... „ na podkładach drewnianych
		... „ na podkładach żelaznych

kozłów oporowych ... sztuk
zapór ... „
obrotnic ... „
semaforów ... „
innych urządzeń (wymienić) ...

...

stanowi własność posiadacza bocznicy, jednakże z zastrzeżeniami co do korzystania z nich, wypływającemi z dołączonych do umowy „Ogólnych warunków utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych" (patrz § 10).

Odmiana C.

Bocznica na całej długości stanowi własność posiadacza bocznicy z wyjątkiem materjałów, wyszczególnionych w § 3, jednakże z zastrzeżeniami co do korzystania z nich, wypływającemi z dołączonych do umowy „Ogólnych warunków utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych" (patrz § 10).

§ 5.

Specjalne warunki i zastrzeżenia.

(Wymienić specjalne warunki i zastrzeżenia, jak również warunki obsługiwania bocznicy) ...

...

...

§ 6.

Stacja obsługująca.

Stacją/ami obsługującą/emi bocznicę jest stacja/są stacje

...

...

(W razie obsługiwania bocznicy przez dwie stacje dodać): pierwsza z nich pod względem odbioru przesyłek i podstawiania wagonów, druga zaś pod względem nadawania do przewozu przesyłek i zabierania wagonów.

§ 7.

Podstawianie i zabieranie wagonów.

Dyrekcja będzie podstawiała i zabierała wagony do i od ...

...

(określić tor i punkt zdawczo-odbiorczy na bocznicy)

...

...

Dalsze przetaczanie wagonów wykonywa posiadacz bocznicy. Wagony ładowne i próżne, gotowe do zabrania z bocznicy przez Dyrekcję, powinny być przygotowane przez posiadacza bocznicy ...

...

...

(określić tor i punkt zdawczo-odbiorczy)

...

...

Posiadaczowi bocznicy nie wolno bez pozwolenia Dyrekcji przetaczać wagonów poza punkt, określony przez Dyrekcję i oznaczony na planie sytuacyjnym oraz na gruncie.

§ 8.

Opłata za podstawianie i zabieranie wagonów.

Za podstawę do określenia wysokości opłaty bocznicowej, przewidzianej w § 16 „Ogólnych warunków", przyjmuje się:

Odmiana A.

(W razie obsługiwania bocznicy przez jedną stację na podstawie opłat za podstawianie i zabieranie wagonów):

Odległość ... kilometrów.

Odmiana B.

(W razie obsługiwania bocznicy przez dwie stacje na podstawie opłat za podstawianie i zabieranie wagonów):

a) przy podstawianiu wagonów na bocznicę - odległość .... kilometrów
b) przy zabieraniu wagonów z bocznicy — odległość .... kilometrów

Odmiana C.

(W razie obsługiwania bocznicy parowozem sprowadzonym z innej stacji):

czas pracy parowozu, sprowadzonego ze stacji .... obliczony według postanowień punktu 10 § 16 „Ogólnych warunków".

Odmiana D.

(W razie obsługiwania bocznicy na szlaku parowozem stacji obsługującej):

czas pracy parowozu, wyprawianego ze stacji obsługującej bocznicę, obliczony według postanowień punktu 11 § 16 „Ogólnych warunków".

Odmiana E.

(W razie obliczania opłat za pracę parowozu przy obsługiwaniu bocznic stacyjnych):

czas pracy parowozu, wyprawianego ze stacji obsługującej bocznicę, obliczony według postanowień punktu 12 § 16 „Ogólnych warunków".

Opłata za pracę parowozów według postanowień p. p. 8, 10, 11 i 12 § 16 „Ogólnych warunków" wynosi za każde, chociażby dopiero rozpoczęte 15 minut tej pracy .... zł .... gr .... (słownie) ....

Ministerstwo Komunikacji ma prawo zmieniać wysokość tej opłaty, o czem jednak Dyrekcja powinna za każdym razem zawiadamiać posiadacza bocznicy pisemnie.

Zmieniona opłata obowiązuje posiadacza bocznicy dopiero po upływie dni 30 od daty zawiadomienia go przez Dyrekcję.

§ 9.

Opłaty za najem gruntu, materjałów żelaznych nawierzchni, za nadzór techniczny, utrzymanie, obsługiwanie i t. p.

Wysokość opłat za nadzór nad stanem technicznym bocznicy, za najem gruntu i materjałów żelaznych nawierzchni, za utrzymanie, obsługiwanie bocznicy i t. p. (§ 3, 4, 5 i 7 „Ogólnych warunków") określa Dyrekcja według stawek, ustanowionych przez Ministerstwo Komunikacji.

Dla określenia tych opłat przyjmuje się:

1) za najem gruntu kolejowego na bocznicę — powierzchnię tego gruntu .... m^2;

2) za nadzór nad stanem technicznym — długość części bocznicy, położonej poza gruntem kolejowym .... m;

3) za utrzymanie bocznicy na gruncie kolejowym — długość bocznicy (po potrąceniu długości rozjazdów .... m;

4) za utrzymanie rozjazdów:

a) zwyczajnych
- .... sztuk na podkładach drewnianych
- .... „ na podkładach żelaznych

b) podwójnych
- .... „ na podkładach drewnianych
- .... „ na podkładach żelaznych

c) angielskich pojedyńczych
- .... „ na podkładach drewnianych
- .... „ na podkładach żelaznych

d) angielskich podwójnych
- .... „ na podkładach drewnianych
- .... „ na podkładach żelaznych

5) za smarowanie rozjazdów:
   a) zwyczajnych .... sztuk
   b) podwójnych .... „
   c) angielskich pojedyńczych .... „
   d) angielskich podwójnych .... „

6) za oświetlenie zwrotnic i sygnałów — latarń .... sztuk

7) za obsługiwanie bocznicy — odgałęzień ....

8) za utrzymanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu ....

9) za najem materjałów żelaznych nawierzchni—rzeczywistą ilość tych materjałów, podaną w § 3 niniejszej umowy;

10) opłatę amortyzacyjną, jeżeli bocznica jest własnością przedsiębiorstwa „P. K. P." — 5% rocznie od kwoty .... zł .... gr (słowami ....), stanowiącej koszty jej budowy;

11) inne opłaty (wyszczególnić) ....

Wysokość określonych w ten sposób opłat wynosi .... zł .... gr. (słowami ....). Wysokość tej opłaty Dyrekcja może zmienić na zarządzenie Ministerstwa Komunikacji. Każda zmiana powinna być podana do wiadomości posiadaczowi bocznicy najmniej na trzy miesiące przed początkiem każdego okresu budżetowego.

Należności, wynikające z powyższych tytułów, posiadacz bocznicy opłaca kwartalnie zgóry.

§ 10.

Odsetki zwłoki.

Za zwłokę w regulowaniu opłat, określonych w § 9 niniejszej umowy, posiadacz bocznicy uiszcza prawne odsetki. Obowiązek uiszczenia odsetek za zwłokę powstaje przez sam fakt upłynięcia terminu, określonego w §§ 6 i 7 „Ogólnych warunków" i powinien być spełniony bez umyślnych wezwań Dyrekcji.

§ 11.

Kaucja.

Przewidzianą w § 24 „Ogólnych warunków" kaucję w wysokości .... zł .... gr (słowami ....),

posiadacz bocznicy wpłacił do kasy ....

....

za kwitem Nr. ....

z dnia ....

....

§ 12.

Szczególne zobowiązania.

....

....

(wyszczególnić)

§ 13.

Koszta sporządzenia umowy i opłata stemplowa.

Koszta sporządzenia niniejszej umowy łącznie z planami sytuacyjnemi bocznicy wynoszą .... łz gr (słowami ....).

Opłatę stemplową w kwocie .... zł .... gr uiszcza w całości posiadacz bocznicy przy podpisaniu niniejszej umowy.

§ 14.

Termin umowy.

Umowa niniejsza obowiązuje od dnia .... na czas nieograniczony, zgodnie z § 21 „Ogólnych warunków".

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych	Posiadacz bocznicy
w	....
dnia .... r.	dn. .... r. ....
(podpis i pieczęć)	(podpis)

Załącznik Nr. 2.

OGÓLNE WARUNKI

utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych.

Podane poniżej warunki mają zastosowanie przy utrzymaniu i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych, odgałęziających się od normalnotorowych lub wąskotorowych linji Polskich Kolei Państwowych (P. K. P.) jako też bocznic, odgałęziających się od prywatnych linji kolejowych pod zarządem przedsiębiorstwa „P. K. P.".

Warunki te dotyczą również bocznic, stanowiących własność przedsiębiorstwa „P. K. P." lub własność prywatnych linji kolejowych pod zarządem przedsiębiorstwa „P. K. P.", jednak oddanych do użytku osób (firm) prywatnych.

Na odstępstwa od warunków niniejszych, jak również na dodatkowe warunki dla pewnych bocznic, może udzielać pozwolenia Ministerstwo Komunikacji.

§ 1.

Cel prywatnych bocznic kolejowych.

1) Prywatne bocznice kolejowe służą do przewozu przesyłek wagonowych i drobnych, adresowanych w listach przewozowych do posiadacza bocznicy lub wysyłanych przez niego przy listach przewozowych.

2) Posiadacz bocznicy nie może żądać zbierania przesyłek drobnych na stacji obsługującej.

§ 2.

Nadzór nad ruchem i nad przewozem.

Dyrekcja wykonywa bezpłatnie nadzór nad ruchem i nad przewozem na bocznicy. Dyrekcja zawiadamia posiadacza bocznicy, komu powierzyła nadzór. Posiadacz bocznicy obowiązany jest umożliwić przystęp do bocznicy na całej jej długości wskazanemu przez Dyrekcję organowi nadzorczemu i stosować się do jego zarządzeń co do prowadzenia ruchu i co do przewozu na bocznicy.

§ 3.

Nadzór nad stanem technicznym.

Dyrekcja ma nadzór nad stanem technicznym bocznicy i wykonywa go za pośrednictwem odpowiedniego personelu, a mianowicie: nadzór nad stanem technicznym na części bocznicy, położonej na gruntach kolejowych, bezpłatnie, na części zaś położonej poza granicami wywłaszczenia kolejowego, na koszt posiadacza bocznicy. Wysokość tej opłaty określa Dyrekcja na podstawie odpowiedniej stawki, ustanowionej przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 4.

Najem gruntu.

Posiadacz bocznicy opłaca za zajęty na bocznicę grunt kolejowy czynsz według stawek, ustanowionych przez Ministerstwo Komunikacji dla opłat za najem gruntu na bocznice.

§ 5.

Utrzymanie bocznicy.

1) Posiadacz bocznicy ponosi wszystkie wydatki na utrzymanie torów, podtorza, mostów, przepustów, przejazdów i rozjazdów bocznicy, jako też wszystkich jej urządzeń handlowo-ruchowych, urządzeń bezpieczeństwa ruchu i t. p. tudzież na oczyszczanie bocznicy ze śniegu i lodu, na smarowanie i oświetlanie zwrotnic i sygnałów, oraz na obsługę zwrotnic.

2) W granicach wywłaszczenia kolejowego powyższe czynności i roboty Dyrekcja wykonywa za zwrotem kosztów, obliczonych ryczałtowo za utrzymanie torów, rozjazdów, urządzeń bezpieczeństwa

ruchu, za smarowanie i oświetlanie zwrotnic i sygnałów oraz za obsługę zwrotnic, na podstawie stawek, ustanowionych przez Ministerstwo Komunikacji, a za usuwanie śniegu i lodu, oraz za wszelkie inne roboty, związane z naprawą bocznicy i jej urządzeń, na podstawie rachunków sporządzanych każdorazowo przez Dyrekcję.

3) Poza granicami wywłaszczenia kolejowego czynności i roboty wymienione w punkcie 2, wykonywa posiadacz bocznicy pod technicznym nadzorem Dyrekcji, za opłatą za ten nadzór. Na pisemną prośbę posiadacza bocznicy, może również i te czynności i roboty wykonać Dyrekcja za zwrotem kosztów na podstawie rachunków, sporządzanych każdorazowo przez Dyrekcję.

4) Posiadacz bocznicy uiszcza, jeżeli bocznica jest własnością przedsiębiorstwa „P. K. P"., opłatę amortyzacyjną, wymienioną w pkt. 10 § 9 umowy bocznicowej.

§ 6.

Terminy i sposób płacenia należności za najem gruntu, za utrzymanie i za nadzór techniczny.

1) Czynsz najmu za grunt kolejowy, zajęty na bocznicę (§ 4), opłaty za nadzór nad stanem technicznym (§ 3), oraz należności ryczałtowe za obsługę zwrotnic, za roboty i czynności, związane z utrzymaniem bocznicy na obszarze kolejowym i za należące do bocznicy urządzenia (§ 5), obliczone na podstawie stawek, ustanowionych przez Ministerstwo Komunikacji, płatne są zgóry w terminach kwartalnych.

2) Na poczet należności, obliczanych na podstawie oddzielnych rachunków (§ 5), posiadacz bocznicy powinien wpłacić zgóry zaliczkę w wysokości i w terminach, określonych przez Dyrekcję.

3) W razie mniejszego kosztu robót od wpłaconej zaliczki, nadwyżka zostanie zwrócona posiadaczowi bocznicy, w razie zaś większego kosztu robót, różnica powinna być przez posiadacza bocznicy dopłacona w ciągu dni 14 od daty doręczenia mu rachunku.

§ 7.

Najem materjałów żelaznych nawierzchni.

Za najem materjałów żelaznych nawierzchni, stanowiących własność przedsiębiorstwa „P. K. P.", posiadacz bocznicy opłaca czynsz wedle stawek, ustanowionych przez Ministerstwo Komunikacji. Czynsz ten jest płatny zgóry w terminach kwartalnych.

Po rozwiązaniu umowy posiadacz bocznicy obowiązany jest zwrócić Dyrekcji wszystkie, wzięte od niej w najem, materjały nawierzchni żelaznej, w stanie zdatnym do użytku i ponosi w całości koszty przewozu materjałów oraz wszelkie inne koszty związane z ich zwrotem i złożeniem w najbliższym składzie kolejowym.

W razie braków lub uszkodzeń materjałów, stwierdzonych przez Dyrekcję, posiadacz bocznicy obowiązany jest zapłacić Dyrekcji odszkodowanie według cen rynkowych lub zastąpić brakujące, albo uszkodzone materjały odpowiedniemi materjałami w naturze.

Za normalne zużycie przedmiotów najmu posiadacz bocznicy nie ponosi odpowiedzialności.

Gdyby posiadacz bocznicy w terminie 30 dniowym, licząc od dnia doręczenia mu wezwania, nie uczynił zadość żądaniu Dyrekcji co do pokrycia braków, lub zapłaty odszkodowania za brakujące, czy też uszkodzone materjały, wówczas Dyrekcji służy prawo potrącenia odpowiedniej sumy na pokrycie strat z kaucji, przewidzianej w § 24, niezależnie od ostatecznego uregulowania.

§ 8.

Zmiana układu i rozwój bocznicy.

1) Dyrekcja ma prawo w każdym czasie przeprowadzić zmianę układu torów oraz dokonać rozwoju bocznicy i urządzeń bocznicowych na gruncie kolejowym, jak również zażądać od posiadacza bocznicy przeprowadzenia tych zmian poza granicami gruntu kolejowego, jeżeli tego wymagać będzie bezpieczeństwo ruchu bądź samej bocznicy, bądź na torach ogólnego użytku.

O zamierzonych robotach na gruntach kolejowych Dyrekcja ma obowiązek zawiadomić posiadacza bocznicy najmniej na 14 dni przed terminem przystąpienia do robót, wskazując przybliżony koszt i termin ukończenia tych robót.

Zmiany układu oraz rozwój torów i urządzeń bocznicowych, wywołane przebudową, rozwojem stacji lub budową nowego głównego toru, mogą być dokonywane jedynie za poprzednią zgodą posiadacza bocznicy.

Koszta zmiany układu torów oraz rozwoju bocznicy i jej urządzeń, tudzież koszta wywołanej w związku z tem zmiany na bocznicy urządzeń kolejowych, której wymaga bezpieczeństwo ruchu, ponosi posiadacz bocznicy i powinien wpłacić je w sposób wskazany w § 6.

2) Posiadacz bocznicy może swoim kosztem przebudować lub rozszerzyć bocznicę albo zmienić jej trasę jedynie za zgodą Dyrekcji, na warunkach przez nią wskazanych.

3) Przebudowę, zmianę układu toru lub rozwój bocznicy i urządzeń bocznicowych, oraz znajdujących się w związku z bocznicą urządzeń kolejowych, wykonywa na gruncie kolejowym Dyrekcja na koszt posiadacza bocznicy.

Dyrekcja może jednak pozwolić na wykonanie robót na gruncie kolejowym przez prywatne przedsiębiorstwo pod nadzorem Dyrekcji, z wyjątkiem wszelkich robót związanych z układaniem rozjazdów (połączeń odgałęzienia) na torach głównych i stacyjnych, które to roboty bezwzględnie wykonywa Dyrekcja na koszt posiadacza bocznicy.

Poza granicami gruntu kolejowego wykonywa roboty posiadacz bocznicy własnemi środkami pod nadzorem Dyrekcji. Na piśmienną prośbę posiadacza bocznicy roboty te mogą być wykonane przez Dyrekcję na koszt posiadacza bocznicy, z obliczeniem kosztów jak w § 6.

Posiadacz bocznicy ponosi koszt nadzoru technicznego nad wszystkiemi robotami kolejowemi, wy-

konywanemi jego staraniem i środkami zarówno na gruncie kolejowym, jak też poza gruntem kolejowym.

Wysokość opłat za ten nadzór określa Dyrekcja według stawek, ustanowionych przez Ministerstwo Komunikacji.

4) Jeżeli zmiany układu torów i urządzeń na bocznicy zostały wywołane zmianami lub rozwojem torów stacyjnych albo budową dodatkowego toru głównego, wówczas koszta, związane z przebudową bocznicy w granicach gruntów kolejowych, ponosi Dyrekcja.

5) Posiadacz bocznicy nie ma prawa żądać żadnego odszkodowania za szkody powstałe wskutek wstrzymania lub ograniczenia przewozu na bocznicy z powodu naprawy, zmiany lub przebudowy tak samej bocznicy, jak też urządzeń kolejowych, pozostających w związku z bocznicą, jeżeli nie zaszedł w tym przypadku zły zamiar lub ciężkie zaniedbanie ze strony organów kolejowych.

§ 9.

Używanie bocznicy przez Dyrekcję do swoich potrzeb.

1) Dyrekcja ma prawo używać do własnych potrzeb torów bocznicowych, położonych na gruntach kolejowych, tudzież części bocznicy, leżącej poza granicami gruntu kolejowego, jeżeli na tem nie ucierpi prawidłowe obsługiwanie samej bocznicy. Z torów i urządzeń, znajdujących się w obrębie przedsiębiorstwa, prowadzonego przez posiadacza bocznicy, Dyrekcja nie ma prawa korzystać.

2) Za używanie przez Dyrekcję powyższych części bocznicy do potrzeb własnych nie należy się posiadaczowi bocznicy żadne wynagrodzenie, jeżeli to używanie nie będzie miało charakteru stałego. Jeżeli jednak używanie przybiera charakter stały, to Dyrekcja uiszcza posiadaczowi bocznicy odpowiednie wynagrodzenie, uwzględniając przy określeniu wynagrodzenia wartość współczesną używanej części bocznicy oraz stosunek rozmiarów przewozu, dokonanego dla posiadacza bocznicy i dokonanego dla Dyrekcji.

§ 10.

Używanie bocznicy przez osoby trzecie i urządzanie odgałęzień oraz przecięć.

1) Bez uzyskania zgody Dyrekcji posiadacz bocznicy nie ma prawa udzielać pozwoleń na używanie bocznicy osobom trzecim, również nie ma prawa wprowadzać zmian na istniejącej bocznicy ani urządzać odgałęzień lub przecięć tak na użytek własny, jak też na użytek osób trzecich.

2) Jeżeli na wniosek posiadacza bocznicy Dyrekcja zgodzi się na używanie bocznicy przez osobę trzecią, to posiadacz bocznicy odpowiada za wypełnienie przez tę osobę trzecią warunków, wynikających z umowy bocznicowej.

3) Jeżeli na wniosek posiadacza bocznicy Dyrekcja pozwala osobie trzeciej na urządzenie odgałęzienia, to obsługiwanie tego odgałęzienia zaczyna się dopiero po zawarciu umowy bocznicowej między tą osobą trzecią a Dyrekcją.

4) Dyrekcja ma prawo udzielać pozwoleń osobom trzecim na używanie części bocznicy, położonej poza obrębem przedsiębiorstwa, prowadzonego przez posiadacza bocznicy, ma prawo urządzać odgałęzienia i przecięcia tej bocznicy na użytek własny oraz na użytek osób trzecich; z praw tych jednak może korzystać tylko za zgodą posiadacza bocznicy. W razie niedojścia w tym względzie do zgody między Dyrekcją i posiadaczem bocznicy, rozstrzyga Ministerstwo Komunikacji, po zasięgnięciu informacji w Ministerstwie Przemysłu i Handlu. W tym przypadku obsługiwanie na rzecz osób trzecich zaczyna się dopiero po zawarciu z niemi przez Dyrekcję umów bocznicowych.

5) Osoby trzecie obowiązane są za współużywanie zapłacić posiadaczowi bocznicy na jego żądanie wynagrodzenie. Jeżeli między posiadaczem bocznicy a osobą trzecią nie dojdzie w tym względzie do porozumienia, to wysokość wynagrodzenia określi tymczasowo Dyrekcja, uwzględniając przy tem wartość współczesną używanej części bocznicy; co się zaś tyczy zwrotu kosztów utrzymania, nadzoru, obsługi i t. p., to wysokość tych kosztów należy oznaczyć w stosunku do długości wspólnie używanej części bocznicy oraz w stosunku do rozmiarów przewozu, dokonywanego przez osoby trzecie na wspólnej części bocznicy.

W razie sporu między stronami wysokość tego wynagrodzenia zostanie określona przez arbitraż; jeżeli się strony nie zgodzą co do wyboru superarbitra, to wyznaczy go Dyrekcja.

6) Dla zapewnienia praw, objętych punktem 4 paragrafu niniejszego, posiadacz bocznicy obowiązany jest, na czas trwania jego umowy bocznicowej z Dyrekcją, przyznać za odrębnem wynagrodzeniem interesowanym stronom prawo korzystania ze wszystkich części gruntów będących jego własnością, na których jest ułożona jego bocznica i odgałęzienia bocznicy, jeżeli te grunta są nieodzownie potrzebne do prowadzenia ruchu.

W razie sporu między stronami wysokość tego wynagrodzenia określi arbitraż (patrz p. 5 § 10).

7) Z chwilą rozwiązania umowy bocznicowej, strony interesowane tracą prawo do korzystania z gruntu posiadacza bocznicy, a ten ostatni odzyskuje wtedy zupełne prawo rozporządzania częściami swego gruntu, wymienionemi wyżej w punkcie 6.

§ 11.

Miejsce zawarcia i wykonywania umowy o przewóz. Odpowiedzalność za przewóz bocznicami i koleją.

1) Miejscem zawarcia umowy o przewóz przesyłek, nadawanych przez posiadacza bocznicy, jak również miejscem wykonywania umowy o przewóz przesyłek, przychodzących dla niego, jest taryfowa stacja kolejowa, obsługująca bocznicę. Z tą zatem stacją posiadacz bocznicy powinien załatwiać wszelkie formalności, związane z nadaniem przesyłek do przewozu i z ich odbiorem.

2) Posiadacz bocznicy może żądać wydania na stacji, obsługującej bocznicę, przesyłki, nadeszłej pod jego adresem, a przeznaczonej na bocznicę, jeżeli z żądaniem tem zgłosi się przed podstawieniem przesyłki na bocznicę.

3) Za szkody w przesyłkach, powstałe podczas przewozu ze stacji obsługującej bocznicę do punktu zdawczo- odbiorczego, odpowiada Dyrekcja, jeżeli szkoda nie powstała z winy posiadacza bocznicy. Za szkody w przesyłkach, powstałe podczas przewozu poza punktem zdawczo - odbiorczym oraz od tego punktu do stacji obsługującej bocznicę, odpowiada Dyrekcja, jeżeli szkoda powstała z jej winy. Posiadacz bocznicy ma prawo wyznaczać własnych dozorców do ochrony przesyłek przewożonych poza punktem zdawczo - odbiorczym i od tego punktu do stacji, obsługującej bocznicę.

4) Stacja obsługująca nie zawiadamia posiadacza bocznicy o nadejściu przesyłek, przeznaczonych na bocznicę; może jednak na życzenie i koszt jego przesyłać mu odpowiednie informacje na podstawie listów przewozowych.

5) Uznawanie przez Dyrekcję wagi przesyłek wagonowych, ustalonej na wadze bocznicowej, uzależnia się od zawarcia przez posiadacza bocznicy w tym względzie osobnej umowy z Dyrekcją.

§ 12.

Listy przewozowe. Plomby. Okartkowanie.

1) Listy przewozowe wraz z innemi dokumentami na wagony załadowane na bocznicy posiadacz bocznicy powinien dostarczyć taryfowej stacji, obsługującej bocznicę, najpóźniej przy przekazaniu wagonu na punkcie zdawczo - odbiorczym.

Na listach przewozowych na przesyłki wagonowe posiadacz bocznicy powinien umieścić uwagę o załadowaniu wagonów na bocznicy; taką samą uwagę powinien on umieścić na listach przewozowych na przesyłki drobne, jeżeli przesyłki takie odchodzić mają ze stacji obsługującej bocznicę bez przeładowania.

2) Wagony załadowane na bocznicy posiadacz bocznicy powinien na żądanie Dyrekcji plombować na swój koszt własnemi plombami w sposób przyjęty na kolejach państwowych.

3) Okartkowania wagonów dokonywa kolej.

§ 13.

Zamawianie, podstawianie i zabieranie wagonów.

1) Wagony próżne do załadowania posiadacz bocznicy powinien zamawiać na stacji obsługującej bocznicę w sposób określony i w terminie przewidzianym w Taryfie Towarowej.

Wagonów wyładowanych na bocznicy posiadacz bocznicy nie ma prawa użyć do załadowania do nich przesyłek bez uzyskania na to przedtem pozwolenia stacji, obsługującej bocznicę.

2) Plan podstawiania wagonów na bocznicę i zabieranie ich z bocznicy ustanawia Dyrekcja, uwzględniając w miarę możności życzenia posiadacza bocznicy. Ustanowiony plan Dyrekcja podaje do wiadomości posiadacza bocznicy.

3) Podstawiania wagonów na bocznicę i zabierania ich z niej dokonywa Dyrekcja do punktu i od punktu zdawczo - odbiorczego na bocznicy, wskazanego w § 7 umowy bocznicowej.

Posiadacz bocznicy powinien osobiście lub przez upoważnioną przez niego do tego osobę, odebrać na tym punkcie wagony, podstawione dla niego. W razie niezgłoszenia się posiadacza bocznicy, ani jego pełnomocnika na punkcie zdawczo - odbiorczym po odbiór wagonów, uważa się, że wagony przyjęto bez zastrzeżeń. Również na tym punkcie Dyrekcja odbiera od posiadacza bocznicy wagony, zdawane przez niego.

Posiadacza bocznicy należy zawiadomić, jeżeli nie jest przewidywane podstawienie wszystkich wagonów lub części w terminie ustanowionym przez Dyrekcję.

4) Zdawanie i odbieranie wagonów na punkcie zdawczo - odbiorczym odbywa się na podstawie poleceń podstawienia wagonów i zawiadomień o wagonach gotowych do zabrania. Polecenia podstawienia wagonów sporządza stacja, obsługująca bocznicę. Zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania z bocznicy sporządza posiadacz bocznicy na drukach, które otrzymuje bezpłatnie od stacji, obsługującej bocznicę.

5) Polecenia podstawienia wagonów i zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania służą jako dowody do określania i pobierania opłat bocznicowych i postojowego.

6) Posiadacz bocznicy powinien zawiadomić stację obsługującą bocznicę o tem, że wagony ładowne lub próżne są gotowe do zabrania z bocznicy, najpóźniej na godzinę przed terminem, który on podaje jako termin gotowości do zabrania.

7) Co do szczegółów, sposobu i terminów załatwiania formalności, związanych z podstawianiem wagonów na bocznicę i z zabieraniem z bocznicy, obowiązują posiadacza bocznicy właściwe przepisy, co do których oświadcza, iż są mu znane, oraz zarządzenia i wskazówki Dyrekcji.

§ 14.

Przeszkody w podstawianiu wagonów na bocznicę.

1) Jeżeli wagonów z przesyłkami nie można podstawić na bocznicę z winy posiadacza bocznicy, to powinien on odebrać przesyłki na stacji obsługującej bocznicę stosownie do postanowień taryfowych. W tych przypadkach stacja obsługująca, zawiadamia posiadacza bocznicy o nadejściu przesyłki.

Po usunięciu przez posiadacza bocznicy przeszkód, które spowodowały zatrzymanie wagonów z przesyłkami na stacji, wagony te mogą być na pisemne żądanie posiadacza bocznicy podstawione na bocznicę na zasadach umowy bocznicowej i wówczas, niezależnie od opłaty bocznicowej (§ 8 umowy i § 16 og. warunków), będzie pobierana opłata za przestawienie w wysokości, określonej w taryfie. Wagony z przesyłkami, zatrzymane na stacji

z winy posiadacza bocznicy, uważa się za będące w jego rozporządzeniu od chwili pierwszego obsłużenia bocznicy według ustanowionego planu, przy sposobności którego mogły być podstawione na bocznicę, w razie zaś, gdy niema ustanowionego planu obsługiwania bocznicy, to od chwili ważności zawiadomienia o przybyciu przesyłek.

2) Jeżeli wskutek zwłoki w odbiorze przesyłek ze strony posiadacza bocznicy powstanie brak miejsca na stacji obsługującej, lub utworzą się na tej stacji trudności ruchowe, to Dyrekcja ma prawo zarządzić zatrzymanie przesyłek lub wagonów w drodze, aż do czasu, kiedy stacja obsługująca bocznicę będzie je mogła przyjąć bez przeszkody. O każdem takiem zarządzeniu Dyrekcja zawiadamia pisemnie posiadacza bocznicy. Za cały czas zatrzymania będzie pobierane składowe, postojowe lub opłata za zajęcie torów według Taryfy Towarowej. Zaliczanie i wyrównywanie powyższych należności będzie dokonywane w wykazach opłat bocznicowych. Stacja, na której zatrzymano przesyłki lub wagony, powinna na właściwych listach przewozowych i cedułach przewozowych wyraźnie zaznaczyć: „Zatrzymano na zarządzenie Dyrekcji z dnia . . . . . Nr. . . . . na stacji . . . . . . z pociągu Nr. . . . . . . dnia . . . . o godzinie . . . . wskutek . . . . Wysłano na zarządzenie Dyrekcji z dn. . . . . Nr. . . . . do stacji przeznaczenia pociągiem Nr. . . . . . dnia . . . . o godzinie . . . .

(Stempel stacji i podpis)".

3) Gdy na bocznicę nie można podstawić wagonów z powodu niedostatecznej jej zdolności do przyjęcia, określonej możnością wykonywania na niej ruchu, albo z powodu nieprzebudowania jej przez posiadacza bocznicy, stosownie do postanowień § 8, wówczas Dyrekcja prócz zastosowania środków, wskazanych w punktach 1 i 2 niniejszego paragrafu ma również prawo wysłać na koszt posiadacza bocznicy wagony, przeznaczone na bocznicę, których nie można pomieścić na torach stacyjnych bez uszczerbku dla normalnego ruchu na stacji obsługującej bocznicę, do innych stacyj możliwie najbliższych. O każdem takiem zarządzeniu Dyrekcja zawiadamia pisemnie posiadacza bocznicy.

Za przewóz do stacji chwilowego postoju wagonów i z powrotem należność będzie obliczana według taryfy, obowiązującej przy wysyłaniu przesyłek drogą pomocniczą w razie przeszkód w przewozie. Za czas zatrzymania przesyłek i wagonów na innej stacji będzie liczone składowe, postojowe lub opłata za zajęcie torów według Taryfy Towarowej. Przewóz tego rodzaju przesyłek lub wagonów odbywa się nie na podstawie listów przewozowych, lecz za dodatkowemi cedułami przewozowemi. Zaliczanie i wyrównywanie należności, obliczonych według powyższych zasad, będzie dokonywane w wykazach opłat bocznicowych.

4) Posiadacz bocznicy powinien odebrać na stacji obsługującej bocznicę przesyłki nadeszłe w wagonach, które ze względu na rodzaj lub stan ładunku nie mogą być podstawione na bocznicę. W miarę możności i na żądanie posiadacza bocznicy, kolej może się zgodzić, aby takie przesyłki po przeładowaniu podstawiono na bocznicę z zastosowaniem komunikacji „loco" (§ 18).

W razie dokonania przeładowania przez kolej, posiadacz bocznicy ponosi związane z tem koszta.

§ 15.

Postojowe i składowe.

1) Termin, wolny od postojowego dla wagonów załadowywanych i wyładowywanych na bocznicy oraz opłaty za przetrzymanie wagonów, określa Taryfa Towarowa. Jeżeli stacja obsługująca dokonywa w niedziele i święta obsługi bocznicy, opłatę za przetrzymanie wagonów na bocznicy pobiera się na tych samych zasadach, jak i w dni powszednie, lecz tylko wówczas, jeżeli w te dni praca ładunkowa w przedsiębiorstwie posiadacza bocznicy jest wykonywana.

Jeżeli posiadacz bocznicy dokonywa na żądanie Dyrekcji grupowania wagonów trakcją własną, to termin wolny od postojowego zwiększa się o dwie godziny.

2) Jeżeli umowa nie przewiduje inaczej, to termin wolny od postojowego należy uważać za zachowany, gdy posiadacz bocznicy ukończy załadowanie lub wyładowanie tak, aby kolej mogła zabrać wagon przy sposobności pierwszego obsłużenia bocznicy według ustanowionego planu (§ 13 pkt. 1) po upływie taryfowego terminu, wolnego od postojowego; gdyby jednak do tego czasu wagon nie był gotów do zabrania, wówczas posiadacz bocznicy uiszcza opłatę za przetrzymanie wagonu za cały czas od ukończenia taryfowego terminu, wolnego od postojowego, aż do chwili następnego obsłużenia bocznicy, według ustanowionego planu kiedy będzie można zabrać wagon.

3) W przypadkach podstawiania i zabierania wagonów trakcją posiadacza bocznicy na bocznicę wąskotorową i z bocznicy wąskotorowej długości przeszło 4 kilometry, termin wolny od postojowego przedłuża się o czas, wskazany w § 5 umowy bocznicowej.

4) Czas wolny od składowego dla przesyłek drobnych zaczyna się od chwili nadejścia przesyłki drobnej na stację obsługującą.

5) Jeżeli przesyłki drobne nie mogą być podstawione na bocznicę nie z winy kolei w terminie wolnym od składowego, to posiadacz bocznicy powinien uiścić składowe według Taryfy Towarowej.

6) Jeżeli przesyłki drobne nadeszłe z bocznicy nie mogą być dalej wysłane z powodu przeszkód, powstałych z winy posiadacza bocznicy, to stacja obsługująca, po upływie czasu wolnego od składowego, pobiera składowe według Taryfy Towarowej.

§ 16.

Opłata za podstawianie i zabieranie wagonów.

1) Za podstawianie na bocznicę i zabieranie z niej według ustanowionego planu wagonów z przesyłkami, które ze stacji obsługującej odchodzą bez-

pośrednio na linje Polskich Kolei Państwowych oraz na linje kolei prywatnych pod zarządem przedsiębiorstwa „P. K. P", albo bezpośrednio z takich linij przybywają na stację obsługującą, Dyrekcja pobiera następujące opłaty za każdy wagon, za który pobiera się opłatę bocznicową, stosownie do pkt. 5 niniejszego paragrafu:

A I Na kolejach normalnotorowych za pierwszy kilometr:

za podstawienie lub zabranie	1 wagonu	zł	2,00
„ „ „ „ naraz	2 wagonów	„	3,60
„ „ „ „ „	3 „	„	4,60
„ „ „ „ „	4 „	„	5,00
„ „ „ „ „	5 „	„	5,60
„ „ „ „ „	6—10 „ po		1,00
	od wagonu,		

za podstawienie lub zabranie naraz więcej niż 10 wagonów, oprócz należnej za 10 wagonów opłaty, wynoszącej zł 10,00, za każdy następny wagon po zł 0,60, a za podstawienie lub zabranie naraz więcej niż 15 wagonów, oprócz należnej za 15 wagonów opłaty, wynoszącej zł 13, za każdy następny wagon po zł 0,30.

Powyższe opłaty pobiera się o połowę zmniejszone, za rozpoczęty drugi i rozpoczęty każdy następny kilometr.

A II. Na kolejach wąskotorowych w obrębie wszystkich Dyrekcyj z wyjątkiem Dyrekcji Katowickiej:

za podstawianie lub zabieranie z bocznicy wagonów z ładownością 10,000 kg i większą, obowiązują takie same opłaty, jak na kolejach normalnych; za podstawianie zaś wagonów ładowności poniżej 10,000 kg pobiera się powyższe stawki, zmniejszone o połowę.

W obrębie Dyrekcji Katowickiej stosuje się opłaty wskazane w części IV obowiązującej Taryfy Towarowej Górnośląskiej Kolei Wąskotorowej.

A III. Za podstawianie lub zabieranie wagonów trakcją posiadacza bocznicy opłaty za podstawianie i zabieranie nie będą pobierane.

B. Ministerstwo Komunikacji ma prawo zmieniać opłaty, wymienione pod A I i A II. Każda zmiana opłat powyższych powinna być podana pisemnie do wiadomości posiadaczowi bocznicy.

Podwyższone opłaty mogą być pobierane dopiero po upływie dni 30 od daty zawiadomienia o tem posiadacza bocznicy.

C. Odległość, według której należy obliczać opłaty za podstawianie lub zabieranie wagonów, określa się w sposób następujący:

a) na bocznicach, odgałęziających się od torów stacyjnych, oblicza się odległość od zwrotnicy wjazdowej na bocznicę do punktu zdawczo-odbiorczego;

b) na bocznicach, odgałęziających się od torów głównych na szlaku, oblicza się odległość od osi dworca stacji obsługującej bocznicę do punktu zdawczo-odbiorczego.

2) Jeżeli bocznica odgałęzia się na stacji stycznej z koleją nie będącą pod zarządem „P. K. P.", to opłaty za podstawianie wagonów na bocznicę lub za zabieranie z bocznicy oblicza się za wagony, które przyszły z linji, nie będącej pod zarządem P. K. P., albo które ze stacji stycznej odchodzą na taką linję, według stawek specjalnych, określonych w umowie bocznicowej.

3) Jeżeli bocznica odgałęzia się od torów ładowni publicznej, to opłatę za przewóz między ładownią a stacją obsługującą ją pobiera się w wysokości i na zasadach, określonych postanowieniami taryfowemi, za przewóz zaś między ładownią publiczną a bocznicą opłatę za podstawianie i zabieranie wagonów według postanowień zawartych w niniejszym paragrafie.

4) Gdy na wniosek posiadacza bocznicy Dyrekcja zgodzi się na podstawienie lub zabranie wagonów ładownych na bocznicę lub z bocznicy poza terminami, ustanowionemi w planie obsługiwania, pobiera ona wówczas opłatę, obliczoną według podwójnych stawek, przewidzianych w punkcie 1 lub też w punkcie 2 niniejszego paragrafu.

5) Opłatę bocznicową pobiera się za wagony ładowne, podstawiane na bocznicę i za wagony ładowne, zabierane z bocznicy, jak również za wagony ochronne.

Podstawianie na bocznicę i zabieranie z bocznicy wagonów próżnych odbywa się bezpłatnie. W razie jednak zwrócenia z bocznicy niezaładowanych wagonów, które na żądanie posiadacza bocznicy były próżne podstawione na bocznicę, Dyrekcja pobiera, oprócz opłaty taryfowej za odwołanie zamówienia, opłatę bocznicową w wysokości podwójnej lub jeżeli bocznica jest położona na szlaku i obsługiwana przez dwie sąsiednie stacje, w wysokości sumy opłat, przypadających za podstawianie i zabieranie wagonów ładownych; opłatę tę oblicza się za każdy wagon oddzielnie. Za wagony prywatne pobiera się w takich przypadkach należność pojedyńczą. Takie opłaty nie będą jednak pobierane, jeżeli wagon próżny nie mógł być użyty do ładowania z winy kolei.

6) Jeżeli po zabraniu wagonu ładownego z bocznicy na stację obsługującą ją zostanie stwierdzone przeciążenie wagonu lub nieprzepisowe jego załadowanie, a kolej zgodzi się na żądanie posiadacza bocznicy podstawić wagon taki na bocznicę dla odładowania tam nadwyżki wagi lub poprawienia ładunku, to kolej pobiera za takie podstawienie i powrotne zabranie wagonu z bocznicy opłatę pojedyńczą, wskazaną w punkcie 1) A I lub 1) A II, niezależnie od opłaty określonej w Taryfie Towarowej za przetrzymanie wagonu, obliczonej za czas znajdowania się wagonu w rozporządzeniu posiadacza bocznicy, z uwzględnieniem terminu, wolnego od postojowego.

7) Za wagony próżne prywatne, zabierane z bocznicy na żądanie jej posiadacza na stację obsługującą bocznicę dla sprawdzenia ich wagi własnej i podstawiane zpowrotem na bocznicę po dokonaniu tego sprawdzenia, Dyrekcja pobiera opłatę pojedyńczą, wskazaną w punkcie 1) A I lub w p. 1) A II, niezależnie od opłaty, określonej w Taryfie Towarowej za sprawdzenie wagi wagonów.

8) Gdy, oprócz podstawiania i zabierania wagonów do punktów i z punktów, określonych w umowie bocznicowej, odbywa się na żądanie posiadacza bocznicy grupowanie wagonów przez kolej bądź na stacji, bądź na samej bocznicy, wówczas niezależnie od opłaty bocznicowej pobiera się specjalną opłatę za

grupowanie w wysokości, określonej w § 8 umowy bocznicowej.

9) Oprócz opłaty za podstawianie lub zabieranie wagonów pobiera się także opłaty, przewidziane w Taryfie Towarowej za przestawienie oraz za przewóz do ładowni i z ładowni, (jeżeli to ma miejsce).

10) Gdy obsłużenie bocznicy w przypadkach, przewidzianych umową bocznicową lub na żądanie posiadacza bocznicy, może być uskutecznione tylko parowozem, sprowadzonym w tym celu z innej stacji, wówczas Dyrekcja pobiera za użycie tego parowozu opłatę według obowiązującej stawki za pracę parowozu za cały czas od chwili wyjazdu parowozu ze stacji, z której parowóz sprowadzono, do chwili powrotu parowozu na tę stację. Jeżeli parowóz, sprowadzony do obsłużenia bocznicy, odgałęziającej się od dwutorowego szlaku, musi dojść do następnej stacji, aby wrócić po torze właściwym do stacji obsługującej, to czas takiego przebiegu wlicza się do ogólnego czasu pracy parowozu.

Jeżeli parowóz, sprowadzony do obsłużenia bocznicy z innej stacji, zostanie użyty w drodze tam lub z powrotem, na całym odcinku, lub na jego części, do przewozu wagonów, nie mających nic wspólnego z obsłużeniem bocznicy, to Dyrekcja odlicza czas przebiegu parowozu z takiemi wagonami od ogólnego czasu pracy parowozu, obliczonego według postanowień, podanych w ustępie poprzedzającym.

11) Jeżeli bocznica na szlaku jest obsługiwana zgodnie z umową bocznicową lub na żądanie posiadacza bocznicy, parowozem stacji obsługującej bocznicę, to Dyrekcja pobiera za użycie tego parowozu opłatę w wysokości, określonej w § 8 umowy bocznicowej za cały czas od chwili wyjazdu parowozu ze stacji obsługującej bocznicę do chwili powrotu parowozu na tę stację.

12) Gdy w umowie bocznicowej (§ 8) będzie zastrzeżone, że Dyrekcja przy obsługiwaniu bocznic stacyjnych będzie pobierała opłatę za pracę parowozu, wyprawianego ze stacji, obsługującej bocznicę, wówczas Dyrekcja pobierać będzie tę opłatę w wysokości, określonej w § 8 Umowy bocznicowej za cały czas od chwili wyjazdu parowozu ze stacji obsługującej bocznicę do chwili powrotu parowozu na tę stację.

13) Jeżeli parowozem obsłużono jednocześnie dwie lub więcej bocznic, to Dyrekcja obliczoną należność za pracę parowozu rozdziela między posiadaczy wszystkich obsłużonych bocznic w stosunku do czasu, użytego do obsłużenia każdej z bocznic.

14) We wszystkich przypadkach, przytoczonych w punktach 10, 11, 12 i 13 niniejszego paragrafu Dyrekcja nie będzie pobierała opłat za podstawianie i zabieranie wagonów (p.p. 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7), lecz tylko opłatę za zużycie parowozu.

§ 17.

Rachunek otwarty.

Dla regulowania taryfowych należności przewozowych oraz opłat bocznicowych, składowego, postojowego, opłat za grupowanie wagonów tudzież za pracę lub przebieg parowozu i t. p., posiadacz bocznicy powinien mieć otwarty rachunek na stacji obsługującej bocznicę, zgodnie z zasadami i warunkami, obowiązującemi w Dyrekcji.

§ 18.

Komunikacja „loco".

1) Przewóz przesyłek w komunikacji „loco", t. j. między bocznicą i stacją obsługującą, między bocznicami obsługiwanemi przez tą samą stację oraz w obrębie bocznicy, może się odbywać na podstawie pisemnego żądania posiadacza bocznicy lub takiegoż żądania osoby trzeciej za zgodą posiadacza bocznicy i Dyrekcji.

2) Za taki przewóz będzie pobierana od posiadacza bocznicy, oprócz opłaty bocznicowej (§ 16), należność uzupełniająca w wysokości przewoźnego stacyjnego według Taryfy Towarowej.

3) Za przesyłki, których przewóz odbywa się między dwiema bocznicami, należącemi do tej samej stacji obsługującej, oprócz przewoźnego stacyjnego stosownie do punktu 2 niniejszego paragrafu, pobiera się opłaty bocznicowe, obliczone oddzielnie za każdą bocznicę.

4) Za przewóz w obrębie bocznicy pobierane będą takie same opłaty, jak przy przewozie między bocznicą i stacją obsługującą ją; w takich przypadkach za podstawione próżne wagony i zwrócone jako próżne, opłaty za podstawienie będą pobierane w wymiarze pojedyńczym.

Przewóz w obrębie bocznicy może się odbywać za zezwoleniem stacji obsługującej bocznicę, wydanem na podstawie zamówienia przedtem wagonów do tego przewozu. Jeżeliby wagon został użyty samowolnie do przewozu w obrębie bocznicy bez poprzedniego zamówienia i bez zezwolenia stacji, posiadacz bocznicy uiszcza kolei opłatę karną w wysokości 500 zł od każdego samowolnie użytego wagonu normalnotorowego i 100 zł od wagonu wąskotorowego.

5) Do przewozów, w paragrafie niniejszym wskazanych, nie stosuje się postanowień przepisów o przewozie przesyłek na kolejach żelaznych, a przyjmowanie do przewozu ładunków nie odbywa się na podstawie listów przewozowych, lecz na podstawie żądań, o których mowa w punkcie 1 paragrafu niniejszego.

§ 19.

Doniesienia o wypadkach kolejowych. Odpowiedzialność za wypadki.

1) Posiadacz bocznicy jest obowiązany donieść bezzwłocznie stacji obsługującej o każdym wypadku kolejowym, który się wydarzy na części bocznicy, położonej między punktem zdawczo - odbiorczym a jego przedsiębiorstwem, a wrazie zaś wykolejenia również wtedy, gdy wagony nie doznały uszkodzenia, tak samo o uszkodzeniu toru bocznicowego lub jakichkolwiek urządzeń kolejowych, jak również o wszelkich wypadkach cielesnego uszkodzenia lub zabicia osób i zwierząt w czasie ruchu na tej części bocznicy.

2) Za uszkodzenie taboru kolejowego, powstałe na bocznicy poza punktem zdawczo - odbiorczym, odpowiada posiadacz bocznicy, jeżeli nie udowodni, że szkoda powstała z winy kolei.

Posiadacz bocznicy płaci odszkodowanie za uszkodzenie taboru normalnotorowego według rachunku, obliczonego przez Dyrekcję stosownie do norm „Umowy o wzajemnem używaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (R. I. V.)".

Za uszkodzenie taboru wąskotorowego posiadacz bocznicy płaci Dyrekcji odszkodowanie, obliczone przez Dyrekcję według rzeczywistych kosztów naprawy z doliczeniem kosztów administracyjnych, określonych przez Ministerstwo Komunikacji.

3) Gdy zajdzie potrzeba oddania do warsztatów do naprawy taboru kolejowego, uszkodzonego nie z winy kolei na części bocznicy między punktem zdawczo-odbiorczym a przedsiębiorstwem, wówczas do kosztów naprawy dolicza się następujące opłaty:

a) przewoźne, obliczone za wagę wagonu według stawki gospodarczej Polskich Kolei Państwowych za przewóz uszkodzonego taboru do najbliższej stacji, na której znajdują się warsztaty, gdzie dokonano naprawy;

b) połowę czynszu za używanie wagonów wedle stawek, przewidzianych w „Umowie o wzajemnem używaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (R. I. V.)" za cały czas wycofania normalnotorowych wagonów Polskich Kolei Państwowych z ruchu, technicznie konieczny do ich naprawy i określony aktem technicznym organów kolejowych. Za wagony kolei obcych czynsz za czas ich wycofania z ruchu, oblicza się według zasad, wskazanych w powyższej umowie (R. I. V.). Za czas wycofania z ruchu wagonów wąskotorowych posiadacz bocznicy uiszcza opłatę w wysokości czynszu najmu, określonego dla danego typu wagonu wąskotorowego przepisami Ministerstwa Komunikacji.

4) Posiadacz bocznicy jest odpowiedzialny za wszelkie szkody, spowodowane prowadzeniem ruchu na bocznicy, jeżeli szkoda powstała z jego winy i powinien pokryć wszelkie odszkodowania za szkody tego rodzaju. Gdyby zaś Dyrekcja w takich przypadkach była zmuszona wypłacić osobom trzecim odszkodowanie, do którego pokrycia obowiązany jest posiadacz bocznicy, wówczas powinien on zwrócić je Dyrekcji wraz z kosztami i procentami. Personel posiadacza bocznicy, oddany do dyspozycji Zarządu kolei dla wykonywania czynności kolejowych, uważany będzie za personel kolejowy.

5) Posiadacz bocznicy przyjmuje na siebie wyłączną i całkowitą odpowiedzialność za szkody, wyniknąć mogące dla niego samego, dla Dyrekcji i dla osób trzecich z powodu pożarów od iskier parowozów, podstawiających, zabierających lub przetaczających wagony po części bocznicy, leżącej poza granicami gruntu kolejowego.

6) Obowiązek wynagrodzenia szkód, wynikłych przy wspólnem używaniu bocznicy (§ 10 pkt. 3 i 4), spada na osoby, dla których były podstawiane lub zabierane wagony, jeżeli szkody powstały z ich winy.

Taką samą odpowiedzialność ponoszą te osoby w razie pożaru od iskier parowozów (pkt. 5 niniejszego §).

7) Posiadacz bocznicy jest odpowiedzialny wobec Dyrekcji za swych pracowników, jeżeli nie zostali oni oddani do dyspozycji kolei. Za pracowników posiadacza bocznicy uważani są także pracownicy kolejowi, zatrudnieni przez niego we własnym jego przedsiębiorstwie.

§ 20.

Przepisy i instrukcje kolejowe.

Posiadacz bocznicy obowiązany jest do ścisłego przestrzegania wszelkich podanych mu do wiadomości przepisów i instrukcyj charakteru technicznego i przewozowego, mających związek z eksploatacją bocznicy. Posiadacza bocznicy obowiązują również wszelkie rozporządzenia i przepisy, dotyczące budowy, utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych, ogłoszone w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych.

§ 21.

Termin umowy, wypowiedzenie oraz ograniczenie i wstrzymanie ruchu na bocznicy.

1) Umowę zawiera się na czas nieograniczony. Każdej stronie przysługuje jednak prawo rozwiązania umowy przez jej wypowiedzenie na 6 miesięcy naprzód. Posiadaczowi bocznicy Dyrekcja obowiązana jest podać powody wypowiedzenia. Posiadaczowi bocznicy służy prawo wniesienia do Ministerstwa Komunikacji odwołania przeciw wypowiedzeniu w ciągu 4 tygodni od dnia doręczenia mu wypowiedzenia. Wtedy termin rozwiązania umowy następuje po upływie 6 miesięcy od dnia zawiadomienia posiadacza bocznicy o zatwierdzeniu przez Ministerstwo Komunikacji wypowiedzenia umowy przez Dyrekcję.

Umowa może być również rozwiązana bez zachowania 6 miesięcznego terminu jej wypowiedzenia, jeżeli na to zgodzą się Dyrekcja i posiadacz bocznicy.

2) Dyrekcja może w każdym czasie, lecz zawiadomiwszy o tem naprzód posiadacza bocznicy, ograniczyć go w używaniu bocznicy lub wstrzymać ruch na niej:

a) jeżeli tego wymaga bezpieczeństwo ruchu kolejowego;

b) jeżeli ogłoszono upadłość posiadacza bocznicy;

c) jeżeli posiadacz nie dotrzymuje warunków i terminów, związanych z rachunkiem otwartym na stacji;

d) jeżeli posiadacz bocznicy mimo wezwania nie spełnia innych warunków umowy;

e) jeżeli posiadacz bocznicy nie stosuje się do zarządzeń organu nadzorczego (§ 2).

3) W czasie mobilizacji lub wojny Dyrekcja może natychmiast wstrzymać ruch na bocznicy i przejąć bocznicę całkowicie w swoje używanie lub w używanie władz wojskowych.

§ 22.

Przeniesienie umowy na osoby trzecie.

Przeniesienie przez posiadacza bocznicy praw i zobowiązań, wynikających z umowy bocznicowej, na osoby trzecie, może nastąpić tylko za zgodą Dyrekcji, z wyjątkiem przeniesienia na spadkobierców.

Zgody tej nie może Dyrekcja odmówić, jeżeli osoba trzecia daje zabezpieczenia, wystarczające dla Dyrekcji, a poprzedni posiadacz bocznicy uregulował w zupełności zobowiązania wobec Dyrekcji.

§ 23.

Skutki rozwiązania umowy.

1) W razie rozwiązania umowy usunięcie torów, rozjazdów i urządzeń bocznicowych na gruncie kolejowym i przywrócenie pierwotnego na tym gruncie stanu oraz przewóz materjałów żelaznych nawierzchni, stanowiących własność przedsiębiorstwa „P. K. P." (§ 7), uskutecznia Dyrekcja na koszt posiadacza bocznicy, który powinien koszty te zwrócić Dyrekcji wraz z dodatkiem administracyjnym najpóźniej w ciągu 14 dni, licząc od daty doręczenia mu rachunku. Wszelkie materjały, niestanowiące własności przedsiębiorstwa „P. K. P.", usunięte z bocznicy powinien posiadacz bocznicy zabrać w ciągu 2 dni, licząc od daty usunięcia; po tym terminie Dyrekcja nie ponosi żadnej odpowiedzialności za ich stan i ilość.

2) W razie rozwiązania umowy, usunięcie torów i urządzeń bocznicowych leżących na gruntach nie kolei, obowiązuje posiadacza bocznicy. Materjały żelazne nawierzchni, wynajęte przez posiadacza bocznicy od przedsiębiorstwa „P. K. P." ułożone na gruntach nie kolejowych powinny być w terminie wskazanym przez Dyrekcję dostarczone kosztem i środkami posiadacza bocznicy na stację obsługującą bocznicę i zwrócone protokólarnie organom kolejowym, upoważnionym przez Dyrekcję. W razie niespełnienia tego obowiązku w terminie, Dyrekcja ma prawo zabrać z gruntu materjały własnemi środkami na odpowiedzialność i koszt posiadacza bocznicy.

3) W razie rozwiązania umowy z powodu wypowiedzenia jej przez Dyrekcję, Dyrekcja zwraca posiadaczowi bocznicy kwoty, obliczone w stosunku do reszty czasu, pozostałego do końca kwartału po rozwiązaniu umowy, z wpłaconych przez niego sum z tytułu:

a) obsługi, oczyszczania, smarowania, oświetlania zwrotnic i sygnałów;
b) najmu nawierzchni żelaznej;
c) najmu za grunt kolejowy, zajęty pod bocznicę.

Wypłatę powyższych sum Dyrekcja powinna uskutecznić w ciągu 3 miesięcy od daty rozwiązania umowy.

W razie rozwiązania umowy z powodu wypowiedzenia jej przez posiadacza bocznicy nie zwraca się uiszczonych zgóry opłat.

§ 24.

Kaucja.

1) W celu zabezpieczenia wykonania wszystkich warunków umowy, Dyrekcja pobiera od posiadacza bocznicy przed podpisaniem umowy kaucję, określoną w umowie bocznicowej.

Kaucja może być pobieraną według obowiązujących norm i przepisów:

a) w gotówce;
b) w państwowych papierach wartościowych i pupilarnych;
c) w bankowych listach gwarancyjnych;
d) w wekslach żyrowanych, uznanych przez Ministerstwo Skarbu.

2) Od kaucji pobranej w gotówce Dyrekcja nie płaci procentu.

3) Co się tyczy papierów wartościowych, to Ministerstwo Komunikacji określa, w jakim stosunku procentowym do swej wartości nominalnej mogą być one przyjmowane jako kaucja.

4) Kupony papierów wartościowych może posiadacz bocznicy podnosić za potwierdzeniem odbioru, począwszy od terminu ich płatności. Za niezrealizowanie kuponów papierów wartościowych Dyrekcja nie bierze odpowiedzialności.

5) Dyrekcja ma prawo w okresie trwania umowy z posiadaczem bocznicy żądać według swego uznania zmiany kaucji tak co do wysokości, jak co do rodzaju, a posiadacz bocznicy powinien zastosować się do tego żądania pod rygorem rozwiązania umowy w określonym przez Dyrekcję terminie.

6) Dyrekcja ma prawo pokrywać z kaucji wszelkie pretensje i odszkodowania, wynikające z umowy bocznicowej i z niniejszych ogólnych warunków po zawiadomieniu przedtem posiadacza bocznicy, a mianowicie bądź przez potrącenie tych należności z kaucji w gotówce, bądź przez zrealizowanie złożonych papierów lub kaucji innego rodzaju. Użytą na ten cel całą kaucję lub część jej posiadacz bocznicy obowiązany jest ponowić lub uzupełnić do pierwotnej wysokości w ciągu dziesięciu dni od zawiadomienia, pod rygorem, określonym w punkcie 5-ym niniejszego paragrafu.

7) Gdyby złożona kaucja okazała się niewystarczająca lub gdyby Dyrekcja nie uznała za dogodne dla siebie realizacji papierów wartościowych, posiadacz bocznicy odpowiada za wyrównanie wszelkich zobowiązań całym swym ruchomym i nieruchomym majątkiem.

8) Kaucję, po potrąceniu z niej wszelkich pretensyj i odszkodowań, Dyrekcja zwraca posiadaczowi bocznicy po rozwiązaniu umowy i po zwrocie przez niego kwitu depozytowego.

§ 25.

Spory.

Do rozstrzygania sporów, wynikających z umowy bocznicowej i z niniejszych ogólnych warunków, z wyjątkiem sporów technicznych, które rozstrzyga Ministerstwo Komunikacji, jest powołany właściwy sąd, znajdujący się w siedzibie Dyrekcji, w której okręgu jest położona bocznica.

Do sądowego rozstrzygania sporów, dotyczących bocznic, położonych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej w okręgu Dyrekcji Gdańskiej, powołany jest właściwy sąd w Poznaniu.

Przed wystąpieniem na drogę sądową posiadacz bocznicy może przedstawić Ministerstwu Komunikacji sporną sprawę do ugodowego załatwienia.

Posiadaczowi bocznicy przysługuje prawo wniesienia przeciw zarządzeniom Dyrekcji odwołania do Ministerstwa Komunikacji w ciągu 2 tygodni od dnia doręczenia mu zarządzenia. Takie odwołania wstrzymują wykonanie zarządzeń Dyrekcji aż do rozstrzygnięcia sprawy przez Ministerstwo Komunikacji. Nie stosuje się to do:

a) przypadków, przewidzianych w pkt. 2 i 3 § 21;
b) terminu 2-dniowego, określonego w pkt. 1 § 23.

§ 26.

Podatki i opłaty skarbowe.

Wszelkie podatki i opłaty skarbowe, samorządowe i t. p., wynikające z umowy bocznicowej, uiszcza całkowicie posiadacz bocznicy.

§ 27.

Sporządzenie umowy.

1) Umowę bocznicową sporządza się w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, z których jeden otrzymuje Dyrekcja, drugi zaś posiadacz bocznicy.

2) Posiadacz bocznicy ponosi wszelkie określone przez Ministerstwo Komunikacji koszty, połączone ze sporządzeniem umowy i planu bocznicy.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych	Posiadacz bocznicy
w	
dnia .... 19 ...... r.	dn. .... 19 ...... r.
(podpis i pieczęć)	(podpis

D. O. K. P.

w ....

Załącznik Nr. 3.

Rejestr bocznic prywatnych według stanu na dzień 31 grudnia 193 r.

Nr. porządkowy	Bocznica odgałęzia się od		Imię i nazwisko, względnie firma posiadacza bocznicy	Rodzaj przedsiębiorstwa, do którego prowadzi bocznica	Długość bocznicy z odgałęzieniami w metrach	Data zawarcia umowy
	stacji	kilometra między stacjami				

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 59698. 29.IV.32. 8.600.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, Nowy Świat Nr. 14, biuro Nr. 70 A, telefon wewn. M. K. Nr. 48). Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego (Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych) Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Prenumerata wynosi rocznie 8 zł., kwartalnie 2 zł. Cena poszczególnego numeru 50 gr. *) — Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach wszystkich Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

*) Cena numeru 11 wynosi 1 zł.

DODATEK

DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

28 września Nr. 11. Rok 1932.

TREŚĆ:

SPRAWY RUCHOWE.

PRACA POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH

w czerwcu 1932 r.

według danych przedwstępnych.

Przewóz podróżnych w czerwcu r. b. (30 dni) wyniósł ogółem 11.038.766 osób i w porównaniu z majem r. b. (31 dzień — 9.702.595 osób) zwiększył się o 13,8%, a w porównaniu z czerwcem r. ub. (13.199.724 osoby) zmniejszył się o 16,4%.

Zwiększenie się ruchu pasażerskiego spowodowane zostało wyjazdami na wakacje letnie i letniska oraz ożywieniem się ruchu turystycznego. Wzmożenie ruchu szczególnie dało się zauważyć w drugiej połowie miesiąca, kiedy zaczęły się wyjazdy nad brzeg morza.

Regularność biegu pociągów osobowych dalekobieżnych wynosiła w m. czerwcu r. b. 94%.

Przewóz towarów w czerwcu przy 25 dniach roboczych wynosił 3.711.338 tonn (oprócz kolejowych gospodarczych) i w porównaniu z majem r. b. (22 dni robocze — 3.313.845 tonn) zwiększył się o 12%, a w porównaniu z czerwcem r. ub. (24 dni robocze — 5.071.379 tonn) zmniejszył się o 26,8%.

Naładowano w czerwcu r. b. na stacjach linij normalnotorowych Polskich Kolei Państwowych i Wolnego Miasta Gdańska 275.550 wagonów 15 tonnowych, a przyjęto od kolei zagranicznych 28.410 wagonów z ładunkami, adresowanemi do Polski oraz przechodzącemi przez Polskę tranzytem, czyli razem przewieziono 303.960 wagonów ładownych (włącznie z przesyłkami gospodarczemi).

W porównaniu z majem r. b. (270.723 wagony) ogólna praca kolei w zakresie przewozu towarów zwiększyła się o 12,3% (liczbą wagonów użytych do przewozu), ładowanie zaś na stacjach Polskich Kolei Państwowych i Wolnego Miasta Gdańska zwiększyło się o 12,2%.

W porównaniu z czerwcem r. ub. (405.030 wagonów) praca ogólna kolei zmniejszyła się o 25%.

Naładunek najważniejszych ładunków masowych przedstawia się jak następuje

(w wagonach 15-tonnowych).

Wykonano	1932 rok			1931 r.	W czerwcu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosuuku do 1931 r.
	czerwiec dni roboczych 25	maj dni roboczych 22	w czerwcu więcej + mniej — w procentach	czerwiec dni roboczych 24	
A. Naładowano *)					
Węgla	115.380	99.599	+ 15,8%	145.680	— 20,8%
Drzewa	22.620	20.305	+ 11,4%	31.080	— 27,2%
Nawozów sztucznych . .	1.110	961	+ 15,5%	2.520	— 56,0%
Materjałów budowlanych (oprócz drzewnych) .	6.930	5.425	+ 27,7%	11.070	— 37,4%
Rolniczych i aprowizacji .	21.300	24 521	— 13,1%	26.040	— 18,2%
Pozostałych ładunków .	108.210	94.709	+ 14,3%	140.880	— 23,2%
Razem	275.550	245.520	+ 12,2%	357.270	— 22,9%
B) Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych do Polski . .	4.860	4.774	+ 1,8%	10.920	— 55,5%
Tranzytem przez Polskę .	23.550	20.429	+ 15,3%	36.840	— 36,1%
C) Ogółem przewieziono wagonów ładownych .	303.960	270.723	+ 12,3%	405.030	— 25,0%

*) łącznie z naładunkiem w obrębie wolnego miasta Gdańska.

Jak widać z powyższej tabeli wszystkie ważniejsze pozycje przewozów, z wyjątkiem tylko ładowania ziemiopłodów i aprowizacji uległy w czerwcu w porównaniu z majem r. b. dość znacznemu zwiększeniu, co jednak należy przypisać przedewszystkiem większej liczbie dni roboczych w czerwcu (25) niż w maju (22).

Rozmiary ładowania węgla podzielone według zagłębi węglowych przedstawiają się w czerwcu r. b. jak następuje:

Naładowano wagonów 15-to tonnowych:

Zagłębia	1932 rok			1931 r.	W czerwcu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
	czerwiec dni roboczych 25	maj dni roboczych 22	w czerwcu więcej + mniej — w procentach	czerwiec dni roboczych 24	
Górnośląskie	85.650	73.079	+ 17,2%	111.720	— 23,3%
Dąbrowskie	22.470	19 863	+ 13,1%	24.990	— 10.1%
Krakowskie	7.260	6.657	+ 8,9%	8 970	— 19,1%
Razem	115.380	99.599	+ 15.8%	145 680	— 20 8%

Zagłębia	1932 rok czerwiec dni roboczych 25	maj dni roboczych 22	w czerwcu więcej + mniej — w procentach	1931 r. czerwiec dni roboczych 24	W czerwcu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosuuku do 1931 r.
	Z tego naładowano na wywóz zagranicę:				
a) **przez:** Gdańsk, Gdynię i porty rzeczne	41.700	37.913	+ 10,0%	61.920	— 32,7%
b) **do:** Węgier, Czechosłowacji, Austrji, Włoch . . .	11.220	8.959	+ 26,2%	11.700	— 4,1%
Rumunji	270	186	+ 45,2%	180	+ 50,0%
Przez Niemcy	1.350	1.674	— 19,4%	6.450	— 79,1%
Rosji i Łotwy	90	62	+ 45,2%	120	— 25,0%
Razem	54.630	48.794	+ 12,0%	80.370	— 32,0%

Z powyższej tabeli wynika, że w czerwcu r. b. naładowano węgla w porównaniu z majem r. b. więcej prawie o 16.000 wagonów, a w porównaniu z czerwcem r. ub. prawie o 30.000 wag. mniej. Na wywóz naładowano węgla w czerwcu r. b. prawie o 6.000 wag. więcej niż w maju r. b., a prawie o 26.000 wagonów mniej niż w czerwcu r. ub.

Norma ładowania węgla w czerwcu r. b. wynosiła 5.000 wagonów 15-to tonnowych w dniu roboczym dla wszystkich trzech zagłębi, ładowano zaś przeciętnie w dniu roboczym 4.616 wagonów, t. j. mniej niż przewidziano normą o 384 wagony dziennie (— 7,6%).

W poszczególnych zagłębiach ładowano jak następuje:

W zagłębiu Górnośląskiem przy normie 3692 wagony ładowano 3426 wagonów dziennie, czyli mniej od normy o 7,2%.

W zagłębiu Dąbrowskiem przy normie 989 wagonów ładowano 899 wagonów, czyli mniej od normy o 9,1%.

W zagłębiu Krakowskiem przy normie 319 wagonów ładowano 291 wagonów, czyli mniej od normy o 8,8%.

Wywóz węgla przez porty w Gdańsku i Gdyni przedstawia się w czerwcu jak następuje:

Porty	1932 rok czerwiec dni roboczych 25	maj dni roboczych 22	w czerwcu więcej + mniej — w procentach	1931 r. czerwiec dni roboczych 24	W czerwcu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
	a) w wagonach 15-tonnowych				
Gdańsk	17.112	15.712	+ 8,9%	36.167	— 52,7%
Gdynia	22.811	23.431	— 2,6%	23.651	— 3,6%
Razem	39.923	39.143	+ 2,0%	59.818	— 33,3%
	b) w tonnach				
Gdańsk	256.674	235.676	+ 8,9%	542.515	— 52,7%
Gdynia	342.171	351.470	— 2,6%	354.761	— 3,6%
Razem	598.845	587.146	+ 2,0%	897.276	— 33,3%

Wywóz węgla przez porty był większy w czerwcu niż w maju r. b. o 11.699 tonn (2%), przyczem przez Gdańsk zwiększył się o 20.998 tonn a przez Gdynię zmniejszył się o 9,299 tonn.

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawia się jak następuje:

Ogólna praca Gdańska w tonnach.

Rodzaj ładunków	1932 rok czerwiec dni roboczych 25	1932 rok maj dni roboczych 22	1932 rok w czerwcu więcej + mniej — w procentach	1931 r. czerwiec dni roboczych 24	W czerwcu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
Wywóz					
Węgiel	256.674	235.676	+ 8,9%	542.515	— 52,7%
Zboże	7.115	4.563	+ 55,9%	2.587	+ 175,0%
Cukier	11	360	— 96,9%	1.748	— 99,4%
Drzewo	72.671	56.902	+ 27,7%	137.775	— 47,3%
Cement	—	695	— 100,0%	2.702	— 100,0%
Żelazo	910	585	+ 55,6%	2.505	— 63,7%
Produkty naftowe	6.796	5.348	+ 27,1%	4.830	+ 40,7%
Inne ładunki	9.366	9.930	— 5,7%	19.690	— 52,4%
Razem	353 543	314.059	+ 12,6%	714.352	— 50,5%
Przywóz					
Ruda żelazna	10.314	4.126	+ 150,0%	37.553	— 72,5%
Złom	610	280	+ 117,9%	257	+ 57,9%
Żelazo	55	35	+ 57,1%	410	— 86,6%
Zboże	—	—	—	588	— 100,0%
Nawozy sztuczne	—	690	— 100,0%	9.966	— 100,0%
Inne ładunki	7.093	7.378	— 3,9%	9.619	— 26,3%
Razem	18.072	12.509	+ 44,5%	58.393	— 69,1%

Ogólna praca Gdyni w tonnach.

Rodzaj ładunków	1932 rok czerwiec dni roboczych 25	1932 rok maj dni roboczych 22	1932 rok w czerwcu więcej + mniej — w procentach	1931 r. czerwiec dni roboczych 24	W czerwcu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
Wywóz					
Węgiel	312.171	351.470	— 2,6%	354.761	— 3,6%
Cukier	195	—	+ 100,0%	495	— 60,6%
Drzewo	12.404	3.410	+ 263,8%	4.860	+ 155,2%
Inne ładunki	15.454	19.500	— 20,7%	18.487	— 16,4%
Razem	370.224	374.380	— 1,1%	378.603	— 2,2%
Przywóz					
Złom	5.950	8.680	— 31,5%	27.985	— 78,7%
Ryż	2.190	3.960	— 44,7%	6.580	— 66,7%
Nawozy sztuczne	2.110	240	+ 88,6%	5 065	— 57,2%
Inne ładunki	7.821	10.565	— 26,0%	2.100	+ 272,4%
Razem	18 071	23.445	— 22,9%	41.730	— 56,7%

Ogółem wywóz przez obydwa porty zwiększył się w czerwcu w porównaniu z majem r. b. o 35.328 tonn (5,1%), przywóz zaś tylko o 189 tonn (0,5%). W wywozie zwiększeniu uległy głównie węgiel, drzewo i zboże, a w przywozie — ruda i nawozy sztuczne.

Ogólny wywóz z Polski i przywóz do Polski koleją przez granicę lądową i przez odbydwa porty przedstawia się w czerwcu r. b. jak następuje:

(liczbą wagonów 15-tonnowych).

Rodzaj ładunków	1932 rok			1931 r.	W czerwcu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
	czerwiec dni roboczych 25	maj dni roboczych 22	w czerwcu więcej + mniej — w procentach	czerwiec dni roboczych 24	
Wywóz:					
Zboże	633	579	+ 9,3%	971	— 34,8%
Mąka	110	28	+ 292,9%	94	+ 17,0%
Węgiel	46.100	43.457	+ 6,1%	70.605	— 34,7%
Drzewo	7.874	5.325	+ 47,9%	13.456	— 41,5%
Bawełna	29	60	— 51,7%	113	— 74,3%
Materjały budowlane . .	305	308	— 1,0%	740	— 58,8%
Produkcja przemysłowa .	2.957	2.580	+ 14,6%	7.232	— 59,1%
Cukier	97	30	+ 223,3%	173	— 78,4%
Pozostała aprowizacja .	2.299	3.106	— 26,0%	3.435	— 33,1%
Inne ładunki	2.563	2.640	— 2,9%	3.983	— 35,7%
Razem	62.967	58.113	+ 8,6%	100.802	— 36,8%
Przywóz:					
Zboże	—	8	— 100,0%	75	— 100,0%
Mąka	1	1	—	5	— 80,0%
Węgiel	94	95	— 1,1%	378	— 75,1%
Drzewo	15	29	— 48,3%	56	— 73,2%
Bawełna	539	492	+ 9,6%	789	— 31,7%
Materjały budowlane . .	153	161	— 5,0%	1.137	— 86,5%
Produkcja przemysłowa .	1.636	1.653	— 1,0%	7.285	— 77,5%
Ruda żelazna	527	218	+ 141,7%	2.636	— 80,0%
Pozostała aprowizacja .	941	1.160	— 18,9%	1.753	— 46,3%
Inne ładunki	2.904	2.755	+ 5,4%	3.834	— 24,3%
Razem	6.810	6.572	+ 3,6%	17.948	— 62,1%

Jak widać z powyższej tabeli ogólny wywóz w czerwcu r. b. w porównaniu z majem wzrósł o 4.854 wagony, a przywóz o 238 wagonów.

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 czerwca r. b. wynosił:

Parowozów 5.395, w porównaniu z czerwcem r. ub. (5.388) więcej o 0,13%. W naprawie było parowozów 11,15%, mniej niż w roku ubiegłym (14,86%) o 3,71%.

Wagonów osobowych było 12.138, więcej niż w r. ub. (12.088) o 0,41%. W naprawie było wagonów osobowych 10,21%, więcej niż w roku ubiegłym (9,08%) o 1,15%.

Wagonów towarowych było 157.998, więcej niż w r. ub. (156.997) o 0,64%. W naprawie było wagonów towarowych 2,83%, mniej niż w r. ub. (3,83%) o 1%.

Nowego taboru normalnotorowego dostarczyły fabryki w czerwcu r. b. ilości następujące:

parowozów osobowych	11
„ towarowych	3
wagonów osobowych	9
„ towarowych	254

Na 1 lipca r. b. liczba wagonów towarowych odstawionych do rezerwy wynosiła:

krytych	27.808
węglarek	30.584
platform	10.704
innych	430
Razem	69.526

(Na 1 czerwca r. b. było w rezerwie 69.618 wagonów).

Przebieg pociągów w czerwcu r. b. wynosił:

w ruchu osobowym	5.230.675	poc. km.
„ towarowym	2.781.386	„ „
Razem	8.012.061	poc. km.

W porównaniu z majem r. b. (7.625.290 poc. km.) ogólny przebieg pociągów w czerwcu r. b. zwiększył się o 5,1%, a w porównaniu z czerwcem r. ub. (10.118.007 poc. km.) zmniejszył się o 20,8%.

Działalność Ministerstwa Komunikacji w dziedzinie taryfowej przedstawia się w czerwcu r. b. jak nastepuje:

Taryfy osobowe wewnętrzne w miesiącu czerwcu b. r. nie doznały żadnych zmian.

W zakresie taryf osobowych zagranicznych należy zanotować wprowadzenie w życie z dniem 15 czerwca b. r. Dodatku II do międzynarodowej taryfy na przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych w bezpośredniej komunikacji pomiędzy stacjami P. K. P. a stacjami Węgierskich Kolei Państwowych, tudzież stacjami Jugosłowiańskich Kolei Państwowych; dodatek ten zawiera zmiany opłat za przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych.

Wewnętrzna taryfa towarowa, za wyjątkiem nieznacznych poprawek i uzupełnień, nie uległa żadnym poważniejszym zmianom w czerwcu b. r.

W zakresie taryf towarowych zagranicznych zaszły następujące zmiany: z dniem 15 czerwca b. r. wszedł w życie dodatek II do taryfy towarowej część II w Polsko-Rumuńskim Związku Kolejowym, oraz w Polsko-Węgierskim Związku Kolejowym. Ważność międzynarodowej związkowej taryfy towarowej, zeszyt 2, na przewóz węgla kamiennego, koksu z węgla kamiennego oraz koksu gazowego, jako przesyłek zwyczajnych, została przedłużona do dnia 30 czerwca 1932 roku wraz z dodatkiem I i rozporządzeniami w jej ramach ogłoszonemi.

Wpływy Polskich Kolei Państwowych w czerwcu r. b. wynosiły:

a) z przewozu osób	21.794.234	zł.
b) z przewozu bagażu i przesyłek ekspresowych	1.089.100	„
c) z przewozu towarów	49.123.112	„
d) uboczne	970.383	„
Razem	72.976.829	zł.

W porównaniu z majem r. b. (68.853.695 zł.) wpływy w czerwcu r. b. zwiększyły się o 6%, a w porównaniu z czerwcem r. ub. (98.618.732 zł.) zmniejszyły się o 26%.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr. 61260. 21.9.32. 8.000.